

# REGLEMENT SPORTIF 2024 PROTO HISTORIC & CLASSIC

## Préambule :

Seul HVM Racing peut se prévaloir de ce présent Règlement Sportif et du Règlement Technique du « Trophée Proto Historic & Classic » et/ou organiser des manifestations ou des courses se référant à ces règlements. De même l'agrément des voitures par le « Proto Historic & Classic » n'a de valeur que pour les courses du « Proto Historic & Classic » et ne peut pas être utilisé par d'autres organisateurs dont l'action serait alors parasitaire.

Ce texte est écrit sous forme d'autorisation, tout ce qui n'est pas écrit est interdit.

## REGLEMENT SPORTIF 2024

### 1 – Organisation et Calendrier

#### 1.1 – Organismes

1.1.1 – Le Trophée Proto Historic & Classic 2024 est organisé par HVM Racing SARL  
31 rue d'Aguesseau - 92100 – BOULOGNE,  
sous la tutelle de la Fédération Française du Sport Automobile.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales de la FFSA, du Règlement Standard des Circuits « asphalte » ou figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve.

1.1.2 - Le présent règlement a été enregistré par la FFSA sous le permis d'organisation n° **C34-2024** en date du **12/01/2024**.

1.1.3 - Le commissaire technique du Trophée pour la saison 2024 est Fabien Silva (Proto Classic) et Stephen VIALLET (Proto Historic).

#### 1.2 – Calendrier

Le Trophée Proto Historic & Classic 2024 se déroulera sur les 5 épreuves suivantes :

<b>3-4-5 mai</b>	<b>Historic Tour Dijon</b>
<b>31 mai 1-2 juin</b>	<b>Historic Tour Charade</b>
<b>5-6-7 juillet</b>	<b>Historic Tour Magny-Cours</b>
<b>6-7-8 septembre</b>	<b>Historic Tour Nogaro</b>
<b>18-19-20 octobre</b>	<b>Historic Tour Val de Vienne</b>

La FFSA et HVM Racing se réservent le droit de modifier ce calendrier.

HVM Racing pourra (et elle seule) organiser des courses complémentaires « hors championnat » basées sur le présent Règlement Sportif.

### 2 – Assurances

Voir Article R 331.10 et A 331.32 du Code du Sport.

NB : Il est conseillé de consulter son ASA pour les assurances incluses dans la licence et son assureur personnel pour des assurances complémentaires éventuelles.

### 3 – Concurrents et Pilotes

#### 3.1 – Licences et conditions d'admission

3.1.1 - Le Trophée est accessible, uniquement sur invitation, aux pilotes titulaires d'une licence nationale ou internationale en cours de validité délivrée par la FFSA ou par une ASN étrangère (pays assimilés par la FIA).

Les pilotes étrangers peuvent avoir à présenter une autorisation de participation à une épreuve nationale organisée dans un pays étranger délivrée par leur ASN.

3.1.2 - La FFSA ainsi que le promoteur HVM Racing, se réservent le droit de refuser toute candidature dans le but de préserver l'esprit du Trophée, sans avoir à justifier leur décision. Les inscriptions et engagements ne sont officiels qu'après avoir été confirmés par l'organisateur.

3.1.3 - Par le seul fait de s'inscrire au Trophée et/ou à l'une de ses épreuves, le pilote et le concurrent acceptent les termes du présent règlement et s'engagent à le respecter dans la forme comme dans l'esprit.

### 3.2 - Inscription au Trophée Proto Historic & Classic

3.2.1 - Tout pilote désirant participer au Trophée devra envoyer à HVM Racing une demande d'inscription, avant le 15 février 2024. Cette demande pourra être faite en ligne sur le site [www.hvmracing.fr](http://www.hvmracing.fr)

La demande d'inscription devra être accompagnée

- Du PTH de la voiture (possibilité d'accepter des voitures en cours de demande de PTH ou conformes en tout point à l'annexe K.
- de la Fiche d'Agrément 2024 du véhicule complétée.
- Si le véhicule est issu d'une Coupe de Marque joindre obligatoirement une copie du règlement technique de Période
- du règlement à l'ordre de HVM Racing, du droit d'inscription de **580 € TTC** pour le premier pilote de la voiture.

Un pilote désirant partager le volant de la voiture d'un autre concurrent, sans inscrire lui-même une autre voiture, devra s'inscrire comme deuxième pilote. Montant d'inscription « 2<sup>ème</sup> pilote » : **150 € TTC** pour la saison.

3.2.2 - Toute nouvelle inscription au Trophée en cours d'année reste possible. Elle devra être reçue au moins 6 semaines avant la première épreuve que le concurrent souhaite disputer.

Le pilote inscrit dans ces conditions sera « pilote non-prioritaire ». Son engagement à chaque épreuve sera conditionné à la place restant disponible sur la grille et ce sans qu'il soit besoin de lui préciser.

3.2.3 – Pour découvrir le Trophée, un pilote peut s'engager à une épreuve une fois dans la saison sans s'inscrire au Trophée. Il devra alors acquitter un droit spécial de 200 € TTC en sus du coût de l'engagement.

Dès le deuxième engagement, le solde de l'inscription annuelle au Trophée sera exigé.

Un pilote désirant partager le volant de la voiture d'un autre concurrent pour une seule épreuve, devra s'inscrire comme deuxième pilote. Montant d'inscription « 2<sup>ème</sup> pilote » : **150 € TTC** par épreuve.

### 3.3 – Engagements aux épreuves

3.3.1 - Tout pilote désirant participer à une épreuve devra envoyer à HVM Racing une demande d'engagement avant la date de clôture des inscriptions. Cette demande pourra être faite en ligne sur le site [www.hvmracing.fr](http://www.hvmracing.fr). Le règlement des droits d'engagement pourra se faire par carte bancaire sur le site Internet (sécurisé).

Deux pilotes peuvent partager la voiture, un des pilotes disputant la course 1 et l'autre la course 2. Dans ce cas les deux pilotes doivent s'engager en même temps avec un formulaire d'engagement unique.

Le pilote engagé comme premier pilote disputera la course 1 et le pilote engagé comme deuxième pilote disputera la course 2.

La réception d'une facture générée automatiquement par le site internet ne constitue pas une confirmation d'engagement.

3.3.2 - Les montants des droits d'engagement varieront selon l'épreuve et le nombre de courses. Ils seront précisés sur le formulaire d'engagement.

3.3.3 - Aucun remboursement d'engagement ne sera effectué après la date de clôture des engagements. Même en cas d'accord spécifique basé sur une raison de force majeure, une retenue minimum sera appliquée :

- de 30 % pour les demandes reçues 8 jours et plus avant la compétition,
- de 50 % pour les demandes reçues jusqu'aux vérifications

3.3.4 - Des pilotes « invités » pourront être acceptés sur la grille à la seule discrétion de l'opérateur.

3.3.5 - Date de clôture : Elle est indiquée sur les bulletins d'engagements de chaque épreuve. Des engagements peuvent être acceptés après la date dite de clôture, à la demande expresse du concurrent, s'il reste des places disponibles. Après cette date de clôture le tarif des engagements sera majoré.

3.3.6. – Parrainage : Un pilote (le parrain) peut parrainer un nouveau pilote (le filleul) pour participer à une ou plusieurs courses du Trophée Proto Historic & Classic (Le filleul étant un pilote n'ayant jamais roulé dans le Trophée depuis l'existence du Trophée).

Lors de la première inscription du filleul à une épreuve, il n'aura pas à payer le droit spécial de **150 €** en sus du coût de l'engagement (cf art. 3.2.3), et le parrain bénéficiera d'une remise de 20% sur le montant de l'engagement de l'épreuve à laquelle participe le filleul.

A chaque participation du filleul à une épreuve durant la même saison, le parrain bénéficiera d'une remise de 20% sur le montant de l'engagement de l'épreuve à laquelle participe le filleul.

3.3.7 - Si le format des courses d'un meeting est modifié, les droits d'engagements peuvent aussi changer. Le concurrent devra alors s'acquitter du nouveau montant. S'il refuse ce changement, il peut annuler sa participation en prévenant de son refus dans les 24 heures suivant la notification.

### 3.4 – Diffusion des informations

Tous les documents, inscriptions, règlements et informations seront expédiés par internet exclusivement.

Il est donc obligatoire de disposer d'une adresse e-mail pour s'inscrire et participer au Trophée. Les concurrents seront seuls responsables du bon fonctionnement de leur boîte e-mail.

## 4 – Véhicules et Equipements

### 4.1 – Véhicules

#### 4.1.1 – Véhicules admissibles

Voir aussi article 1 du Règlement Technique

Le Trophée Proto Historic & Classic est ouvert aux Prototypes homologués jusqu'en 2000 selon les découpages ci-dessous :

- **Proto Classic :**
  - o Prototypes homologués de moins de 3L entre le 01/01/1982 au 31/12/2000PTH/PTHN non obligatoire, conformes en tout point à l'annexe K et de la Fiche d'Agrément 2024 du véhicule complétée.
  
- **Proto Historic :**
  - o Prototypes, toutes cylindrées, homologués jusqu'au 31/12/1981
  - o Prototypes, de moins de 2L, homologués jusqu'au 31/12/1989
  - o Sports 2000 homologués jusqu'au 31/12/1986PTH/PTHN requis, possibilité d'accepter des voitures en cours de demande de PTH ou conformes en tout point à l'annexe K et de la Fiche d'Agrément 2024 du véhicule complétée.

L'opérateur se réserve la possibilité d'accueillir des concurrents « Invité » hors classement avec des voitures proches des voitures éligibles.

Les voitures considérées comme répliques ou continuations pourront être acceptés sur la seule décision de l'opérateur. Elles seront automatiquement classées en tant qu'« Invité » et ne marqueront pas de point au Championnat de France. Ces voitures marqueront des points au Trophée Proto Historic & Classic uniquement dans leur classe « Invité ».

#### 4.1.2 – Classes

Le Trophée comporte 5 classes :

##### Proto Classic :

- Moins de 2L

- < 3L - Moteurs 12 soupapes
- < 3L - Moteurs 24 soupapes

##### Proto Historic :

- SP 2000
- Moins de 2L
- Plus de 2L

#### 4.1.3 - Agrément

Toutes les voitures doivent être préalablement agréées par le Commissaire technique du Trophée avant de pouvoir participer à une épreuve.

Dans le cas où la voiture n'a pas de PTH et/ou PTHN (uniquement pour la classe Proto Classic), le concurrent devra fournir une fiche d'agrément qui certifie que son véhicule est conforme en tout point à l'annexe K et/ou au règlement de la période d'origine.

Procédure d'agrément : Compléter la Fiche d'agrément Proto Historic & Classic figurant en annexe du présent règlement, puis la soumettre au Commissaire technique pour validation.

#### 4.1.4 - Conformité

Les voitures doivent être dans une spécification de période, détenir un PTH ou un PTHN, une demande de PTH/PTHN ou être conformes en tout point au règlement de la période d'origine de la voiture et à leur fiche d'agrément et à l'annexe K (Voir les obligations selon la classe, voir 4.1.1 ou article 1 du Règlement Technique).

Pour les voitures de la classe Proto Classic ne pouvant être éligible au PTH, il faudra fournir la fiche d'agrément. Validée, elle deviendra la référence technique et elle servira dès lors de base pour les contrôles ultérieurs de conformité.

Aucune inscription ne pourra être faite sans PTH ou sans Fiche d'Agrément 2024 complétée par le concurrent. Cette fiche devra être envoyée en même temps que l'inscription à la première course dans laquelle participe la voiture.

Les voitures disposant de PTH ou PTHN sont dispensées de Fiche d'agrément. Dans ce cas, il conviendra de transmettre la copie du PTH / PTHN au Commissaire technique. Attention : Une voiture devra rester intégralement conforme à son PTH.

#### 4.1.5 – Vérifications et contrôles

4.1.5.1 - La présentation de la voiture aux contrôles préliminaires sera considérée comme une déclaration implicite de conformité de la part du concurrent.

Tout concurrent s'engageant dans une épreuve, doit être en possession

- Du passeport technique 3 volets FFSA de la voiture qu'il engage (ou de son équivalent étranger pour les concurrents étrangers).
- De la Fiche d'Agrément 2024 du véhicule complétée. Si le véhicule est issu d'une Coupe de Marque joindre obligatoirement une copie du règlement technique de Période.

Il doit présenter ces documents lors des vérifications techniques.

4.1.5.2 - Les commissaires techniques ou le Directeur de course peuvent, avec l'accord du Collège des Commissaires, vérifier la conformité d'une voiture à tout moment d'une épreuve et exiger qu'elle soit démontée par le concurrent pour s'assurer que les conditions de conformité sont pleinement respectées.

4.1.5.3 - Le concurrent accepte par avance tous les contrôles de conformité aux règlements même s'ils entraînent pour lui des travaux et des frais à sa charge exclusive. Tout concurrent qui refuserait de se soumettre aux contrôles techniques sera exclu du meeting et du Trophée.

4.1.5.4 - Les frais de démontage et de remontage sont entièrement à la charge du concurrent dans le cas où la demande est diligentée par l'autorité sportive.

Toutefois, si la conformité est constatée, et afin d'aider les concurrents, il sera accordé une allocation de :

- **Stade 3** : remontage culasse (s) : 250 € TTC tout compris
  - **Stade 5** : remontage intégral du moteur complet : 500 € TTC tout compris
- Remontages d'autres éléments : pas d'allocation

Dans le cas d'un démontage suite à une réclamation, l'Article VII.A de la Réglementation Générale FFSA sera appliqué.

4.1.5.5 - Des scellés pourront être posés par le Commissaire technique à tout moment d'une épreuve. Une fois installés, leur présence et leur état sont sous la seule responsabilité du concurrent. Ils devront dès lors rester intacts jusqu'à l'autorisation du Commissaire de les retirer. Ils pourront permettre, entre autre, au Commissaire de différer si besoin et à sa seule initiative, toute opération de contrôle.

L'absence des scellés posés par le Commissaire technique entraînera la disqualification du concurrent et son renvoi devant la Commission de discipline sur décision du Collège des Commissaires.

## 4.2 – Equipements et Pneumatiques

### 4.2.1 – Pneumatiques

Les pneumatiques sont libres en nombre.

Les voitures devront utiliser des pneus slicks ou sculptés sur toute la largeur de la bande de roulement et devront se conformer à l'annexe K de la FIA.

HVM Racing pourra décider d'un type de pneu unique pendant la saison après avoir fait valider un additif par la FFSA.

En cas de course par temps humide, les pneus pluie sont libres à condition de respecter les dimensions des pneus pour temps sec.

Le changement de roue est interdit en pré-grille, sur la grille de départ et sur la piste. Seule une décision du Directeur de course peut l'autoriser.

Le changement de pneumatiques est autorisé dans la pitlane pendant les essais qualificatifs et les courses.

### 4.2.2 – Equipements

#### 4.2.2.1 – Equipements de sécurité du pilote

Se référer au tableau "Equipement Sécurité Circuit VHC".

#### 4.2.2.2 - Transpondeurs

Chaque voiture doit être équipée d'un transpondeur agréé FFSA permettant le chronométrage électronique. Le concurrent est responsable de son montage et de son bon fonctionnement.

#### 4.2.2.3 - Numéro de course

Se référer à l'Article 4.3 "Règlement Standard des Circuits Asphaltes"

#### 4.2.2.4 – Echappement

Se référer à l'Article 4.2.3.1 du règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

## 5 – Publicité

### 5.1 – Publicité sur les voitures :

Se référer à l'Article 5.1 du règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

Des surfaces seront réservées exclusivement à la signalétique du Trophée et aux partenaires du Trophée sans que le concurrent puisse s'y opposer. Le concurrent devra respecter le plan de signalétique. Les stickers seront fournis. Les marques et sponsors entrant en concurrence avec les sponsors officiels pourront être refusés. Toute voiture ne respectant pas le plan de stickage peut se voir refuser le départ de la course.

La publicité autre que la livrée d'origine de la voiture doit respecter les préconisations de l'article 2.1.9 de l'Annexe K de la FIA.

Les publicités alcool et tabac sont interdites par la loi française.

### 5.2 – Publicité sur les combinaisons des pilotes :

Deux surfaces seront réservées exclusivement à la signalétique du Trophée et aux partenaires du Trophée sans que le concurrent puisse s'y opposer.

5.3 – Les concurrents veilleront au bon aspect général de leur voiture afin de donner une image valorisante du Trophée.

#### 5.4 – Droits d'exploitation :

HVM Racing et les partenaires du Trophée se réservent le droit d'exploiter à des fins publicitaires les noms et résultats des concurrents et pilotes ainsi que toute photo, vidéo et image sans autorisation préalable et sans avoir à payer de droits ou honoraires à quiconque.

## 6 – Sites et Infrastructures

Se référer au Règlement standard des circuits asphalte de la FFSA

## 7 – Déroulement de l'épreuve

### 7.1 - Organisation

Les courses sont organisées par des ASA dans le cadre des règlements de la fédération concernée (FFSA en France) et sous leur autorité et leur responsabilité.

### 7.2 – Participation

7.2.1 - Dans le cas où le nombre d'inscrits serait supérieur à la capacité d'un circuit, les engagements seront retenus selon l'ordre de réception par HVM Racing.

7.2.2 - Pour répondre à des contingences d'organisation, le format des courses pourra être modifié sans que le concurrent puisse s'y opposer.

### 7.3 – Courses

Le format standard des courses du Trophée 2024 comprend 3 roulages : 1 séance d'essais qualificatifs de 20 minutes + 2 courses de 25 minutes maximum.

Le tarif d'engagement aux meetings 2024 pour le format standard ci-dessus sera, selon les circuits, **à partir de 750€.**

Néanmoins le format des courses, la durée et le tarif d'engagement peuvent varier selon les épreuves. Ils seront alors indiqués aux concurrents par note interne et sur le formulaire d'engagement.

Les 2 classes, Proto Classic et Proto Historic pourront être réparties sur 2 grilles différentes et partager leur grille respective avec d'autres trophées de l'Historic Tour. Ce découpage sera défini en début de saison mais sera susceptible d'évoluer selon les besoins.

Dans le cas d'un meeting à deux courses, la grille de départ de la course 2 sera déterminée par le classement de la course 1, dans l'ordre d'arrivée de la course 1.

## 8 – Pénalités, Réclamations et Appels

Consulter le Règlement Standard des circuits asphalte FFSA 2024 et le règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

8.1 - Toute infraction au présent Règlement Sportif du Trophée Proto Historic & Classic, au Règlement Technique du Trophée Proto Historic & Classic, au règlement du Championnat de France Historique des Circuits, au Règlement Particulier de l'épreuve concernée, au Règlement Standard des circuits asphalte de la FFSA, à la Réglementation Générale de la FFSA, au Code Sportif International de la FIA, sera soumise au jugement du Collège des Commissaires Sportifs.

8.2 - Aucun comportement agressif, anti-sportif ou dangereux ne sera toléré.

Un pilote dont le comportement sera jugé agressif, anti-sportif ou dangereux pourra être exclu de l'épreuve et/ou de l'épreuve suivante par les Commissaires Sportifs, sans remboursement des droits d'inscription.

Tout contact entre deux véhicules sur la piste pourra faire l'objet d'une enquête de la Direction de Course, laquelle pourra, à sa discrétion, demander ou non une sanction à l'encontre d'un ou des pilotes au Collège des Commissaires Sportifs.

Un pilote impliqué dans un accident ne pourra quitter le circuit (sauf impératif d'urgence médical dument certifié par le médecin du meeting) qu'après avoir rendu compte des circonstances de celui-ci au directeur de course.

Nonobstant ces décisions sportives, les sanctions prévues à l'article 8-4 ci-dessous peuvent aussi être appliquées

### 8.4 - Réclamations – Appel :

En matière sportive relative aux épreuves FFSA, Le concurrent dispose d'un droit d'appel des sanctions et d'un droit de réclamation – Consulter les prescriptions générales de la FFSA.

### 8.5 - Sanctions disciplinaires :

Nonobstant la décision du collège des commissaires ou celle de la commission de discipline de la FFSA si elle était amenée à se prononcer, des sanctions internes au Trophée pourront être prises notamment et sans que cette liste soit limitative, pour provocations ou menaces de toutes natures, verbales ou autres, comportement antisportif ou non conforme à l'esprit du Trophée, manquement à l'éthique sportive, nuisance aux intérêts du Trophée, tricherie, non-conformité, etc...

Le Trophée étant une épreuve sur invitation, Proto Historic & Classic peut ne pas renouveler une invitation précédemment accordée sans avoir à motiver sa décision.

## 9 – Classements

9.1 – **Podium** : A l'issue de chaque course seront appelés sur le podium, les 3 premiers du scratch, les 3 premiers de chaque classe seront appelés à une remise de coupes sur les paddocks. Si une classe comporte moins de 3 partants, seul le premier de la classe sera appelé.

## 9.2 – Attribution de points pour chaque course :

### A - Points de classement à la classe

Seuls les pilotes des véhicules ayant parcouru au moins 75% de la distance de la course couverte par le vainqueur de sa classe seront classés et recevront les points de classement ci-dessous. Les autres ne marqueront que le point de participation (Voir B).

Place dans la classe	Points
1 <sup>er</sup>	30
2 <sup>ème</sup>	25
3 <sup>ème</sup>	20
4 <sup>ème</sup>	16
5 <sup>ème</sup>	13
6 <sup>ème</sup> à 11 <sup>ème</sup>	11, 9, 7, 6, 5, 4,
du 12 <sup>ème</sup> au dernier	3

Dans le cas où la même voiture serait conduite par plusieurs pilotes, l'un dans une course, l'autre dans une autre course distincte, chaque pilote marquerait uniquement les points acquis par son résultat personnel.

### B - Points de participation

- 1 point à tout pilote non classé ayant pris le départ au moins d'une séance d'essais qualificative ou de la course 1
- 1 point à tout pilote non classé ayant pris le départ de la course 2

### C - Points Bonus Pole Position

- 1 point sera attribué à la pole position de chaque classe  
Il sera ajouté à la course 1, même si le pilote n'est pas classé dans la course 1.

### D - Points Bonus supplémentaires

- 5 points supplémentaires seront attribués aux concurrents à partir du 4<sup>ème</sup> meeting auxquels ils participent (5 points par meeting)

## 9.3 – Classement

Seront établis :

Un classement par classe selon l'ordre décroissant des points acquis par chaque pilote.

Un classement regroupant l'ensemble des pilotes des différentes catégories en fonction de leur nombre de points acquis dans chacune des classes.

Le vainqueur du Trophée sera celui qui aura le plus de point quel que soit la classe. Si parmi les 3 premiers du classement final, plusieurs pilotes totalisent le même nombre de points au classement final, ils seront successivement départagés sur le nombre de 1<sup>ère</sup> place obtenu, le nombre de 2<sup>ème</sup> place obtenu, le nombre de 3<sup>ème</sup> place obtenu, leur meilleur résultat non retenu, leur 2<sup>ème</sup> meilleur résultat non retenu, leur 3<sup>ème</sup> meilleur résultat non retenu. Si ces critères ne permettent pas de les départager, ils resteront ex-aequo.

Pour les pilotes autres que les 3 premiers, les ex-aequo ne seront pas départagés.

## 9.4 – Courses prises en compte

Le classement final sera établi comme suit :

Nombre de courses organisées	Nombre de courses retenues
Plus de 10	Totalité organisées moins 2
De 6 à 10	Totalité organisées moins 1
Moins de 6	Totalité organisées

## 9.5 – Championnat de France Historique des Circuits

Le Trophée Proto Historic & Classic participe au Championnat de France Historique des Circuits FFSA.

Ce Championnat classera ensemble tous les pilotes de tous les Trophées participants aux épreuves du Championnat de France selon un règlement qui lui est propre.

Les pilotes titulaires d'une licence nationale ou internationale en cours de validité délivrée par la FFSA ou par une ASN étrangère (pays assimilés par la FIA) seront automatiquement inscrits au Championnat de France Historique des Circuits sans droits supplémentaires.

Si un pilote désire ne pas participer au classement du Championnat de France Historique des Circuits, il devra formuler son refus officiellement lors de son inscription au Trophée Proto Historic & Classic.

Les pilotes marqueront des points pour le classement « Monoplaces / Protos » du Championnat de France Historique des Circuits. Les points seront attribués à partir du classement scratch de chaque catégorie : Proto Classic ou Proto Historic.

Voir le Règlement du Championnat de France Historique des Circuits pour les modes d'attribution des points.

## 10 – Prix

Aucun prix ne sera distribué à l'issue des courses ou du championnat.

## 11 – Responsabilités

Le concurrent et/ou le pilote connaît la course automobile et les risques liés. Il agit en toute connaissance de cause, de son propre chef, librement et sous son unique responsabilité.

HVM Racing n'est pas organisateur de courses. Celles-ci sont organisées par des organismes relevant de la FFSA, sous leur propre responsabilité. Aussi, aucune responsabilité de l'opérateur ou des personnes morales ou physiques assurant le fonctionnement du Trophée ne pourrait être recherchée pour d'éventuels incidents lors de ces courses.



HVM Racing  
31 rue d'Aguesseau  
92100 – BOULOGNE - France

Tel : 01 41 22 20 10  
E-mail : [contact@hvmracing.fr](mailto:contact@hvmracing.fr)  
Site web : [www.hvmracing.fr](http://www.hvmracing.fr)

# REGLEMENT TECHNIQUE 2024

## PROTO HISTORIC & CLASSIC

Ce texte est écrit sous forme d'autorisation, tout ce qui n'est pas écrit est interdit.

### 1 – Définition des Véhicules Autorisés

#### 1-1 - Véhicules admissibles

Le Trophée Proto Historic & Classic est ouvert aux Prototypes homologués jusqu'en 2000 selon les découpages ci-dessous :

- **Proto Classic :**
  - o Prototypes homologués de moins de 3L entre le 01/01/1982 au 31/12/2000 PTH/PTHN non obligatoire, conformes en tout point à l'annexe K et de la Fiche d'Agrément 2024 du véhicule complétée.
  
- **Proto Historic :**
  - o Prototypes, toutes cylindrées, homologués jusqu'au 31/12/1981
  - o Prototypes, de moins de 2L, homologués jusqu'au 31/12/1989
  - o Sports 2000 homologués jusqu'au 31/12/1986PTH/PTHN requis, possibilité d'accepter des voitures en cours de demande de PTH ou conformes en tout point à l'annexe K et de la Fiche d'Agrément 2024 du véhicule complétée.

L'opérateur se réserve la possibilité d'accueillir des concurrents « Invité » hors classement avec des voitures proches des voitures éligibles.

Les voitures considérées comme répliques ou continuations pourront être acceptés sur la seule décision de l'opérateur. Elles seront automatiquement classées en tant qu'« Invité » et ne marqueront pas de point au Championnat de France. Ces voitures marqueront des points au Trophée Proto Historic & Classic uniquement dans leur classe « Invité ».

#### 1.2 – Agrément

Toutes les voitures doivent être préalablement agréées par le Commissaire technique du Trophée avant de pouvoir participer à une épreuve.

Dans le cas où la voiture n'a pas de PTH et/ou PTHN (uniquement pour la classe Proto Classic), le concurrent devra fournir une fiche d'agrément qui certifie que son véhicule est conforme en tout point à l'annexe K et/ou à la fiche d'homologation d'origine.

Procédure d'agrément : Compléter la Fiche d'agrément Proto Historic & Classic figurant en annexe du présent règlement, puis la soumettre au Commissaire technique pour validation.

Le simple fait d'engager un véhicule est une déclaration de conformité de la part du concurrent. En cas de demande, **c'est au concurrent d'apporter la preuve de la conformité de sa voiture** avec le règlement.

#### 1.3 – Conformité

Les voitures doivent être dans une spécification de période, détenir un PTH ou un PTHN, une demande de PTH/PTHN ou être conformes en tout point à leur fiche d'homologation et à l'annexe K (Voir les obligations selon la classe, voir 4.1.1 ou article 1 du Règlement Technique).

Pour les voitures de la classe Proto Classic ne pouvant être éligible au PTH, Il faudra fournir la fiche d'agrément. Validée, elle deviendra la référence technique et elle servira dès lors de base pour les contrôles ultérieurs de conformité.

Aucune inscription ne pourra être faite sans PTH ou sans Fiche d'Agrément 2024 complétée par le concurrent. Cette fiche devra être envoyée en même temps que l'inscription à la première course dans laquelle participe la voiture.

Les voitures disposant de PTH ou PTHN sont dispensées de Fiche d'agrément. Dans ce cas, Il conviendra de transmettre la copie du PTH / PTHN au Commissaire technique.

Attention : Une voiture devra rester intégralement conforme à son PTH.

### 2 – Modifications et adjonctions autorisés ou obligatoires

Aucune modification ou adjonction autre que figurant sur le PTH/PTHN ou la fiche d'homologation.

### 3 – Poids minimum

Le poids de référence sera celui mentionné dans le PTH/PTHN. En cas d'absence de PTH/PTHN le poids sera celui du règlement de la période d'origine de la voiture qui devra être reporté sur la fiche d'agrément 2024 du véhicule.

Si la voiture est en dessous du minimum autorisé, le poids pourra être complété par des lestes, à condition qu'ils soient fixés au plancher de l'habitacle et scellés par les commissaires techniques.

En cas de doute, le véhicule pourra être pesé en état de fonctionnement mais sans carburant. Le carburant ne pourra jamais être considéré comme du lest.



#### 4 - Moteur

Conforme au PTH/PTHN, ou au règlement de la période d'origine du véhicule, et à la fiche d'agrément 2024.

Les voitures devront se présenter dans une configuration moteur conforme aux spécifications de période pour ce modèle et/ou conforme au PTH/PTHN selon le cas.

Toute voiture préparée dans une configuration postérieure à la limite de classe d'âge du présent règlement, sera reclassée dans la catégorie supérieure ou mise en catégorie « Invité ».

Le concurrent devra déclarer la puissance de son moteur. Celle-ci pourra être contrôlée à n'importe quel moment sur un banc de puissance à rouleau par un commissaire technique. Si la valeur relevée (corrigée par le frein utilisé) est de 10% ou plus, alors la voiture sera déclarée non conforme et sera immédiatement déclassée de tous ses résultats depuis la première course à laquelle elle participe. Le concurrent ne pourra pas faire appel de la décision et devra se soumettre au contrôle même si la date et le lieu est différent de ceux de l'épreuve.

Plombage du moteur :

Le plombage du moteur doit pouvoir être exécuté dans le cadre des contrôles techniques. A cet effet les vis doivent être percées pour permettre la pose de scellés dans le but d'empêcher la dépose de la culasse (vis du cache arbre à cames ou cache culbuteurs) et du carter inférieur. Le concurrent est responsable des scellés posés sur son moteur.

Turbos et Suralimentation :

Les voitures concernées devront être équipées d'un système de suralimentation conforme et identique aux spécifications de période du modèle présenté (collecteur d'échappement, turbo et soupape de décharge). Le concurrent devra se conformer à son PTH/PTHN ou à sa fiche d'homologation.

Dans tous les cas, il est interdit de monter des systèmes utilisant les technologies et gestion moderne.

#### 5 - Transmission

Conforme au PTH/PTHN, ou au règlement de la période d'origine du véhicule, et à la fiche d'agrément 2024.

#### 6 - Suspension

Conforme au PTH/PTHN, ou au règlement de la période d'origine du véhicule, et à la fiche d'agrément 2024.

#### 7 - Roues et pneumatiques

Conforme au PTH/PTHN, ou au règlement de la période d'origine du véhicule, et à la fiche d'agrément 2024.

Pneumatiques :

Les pneumatiques sont libres en nombre.

Les voitures devront utiliser des pneus slicks ou sculptés sur toute la largeur de la bande de roulement et devront se conformer à l'annexe K de la FIA.

En cas de course par temps humide, les pneus pluie sont libres à condition de respecter les dimensions des pneus pour temps sec.

#### 8 - Système de freinage

Conforme au PTH/PTHN, ou au règlement de la période d'origine du véhicule, et à la fiche d'agrément 2024.

#### 9 – Carrosserie - Extérieur

Conforme au PTH/PTHN, ou au règlement de la période d'origine du véhicule, et à la fiche d'agrément 2024.

#### 10 – Intérieur du véhicule

Conforme au PTH/PTHN, ou au règlement de la période d'origine du véhicule, et à la fiche d'agrément 2024.

#### 11 – Accessoires additionnels

Les voitures doivent être équipées d'un silencieux et respecter la norme de bruit conforme au règlement standard des circuits asphaltés.

#### 12 - Système électrique

Démarrage

Démarrage obligatoire avec source d'énergie à bord et pouvant être actionné par le pilote assis à son volant.

La mise en marche peut s'effectuer dans les stands avec l'appoint d'une source d'énergie extérieure connectée provisoirement à la voiture.

Les batteries embarquées au lithium sont proscrites

#### 13 - Système d'éclairage

Les voitures doivent être équipées d'un système d'éclairage de période en état de marche et d'un feu de pluie à LED de haute intensité homologué, installé dans l'axe médian, à l'arrière, fonctionnant de façon indépendante du système d'éclairage de la voiture

Tous les équipements doivent être en état de fonctionner durant toute l'épreuve

#### 14 – Circuit de carburant

Carburant : Le carburant sera distribué par Sodifuel sur nos courses. Les carburants avec des indices d'octane supérieurs à 102RON sont interdits. Les mélanges spéciaux ou les boosters

d'octane à base de toluène ne peuvent être utilisés. A des fins de contrôle, il est obligatoire que le réservoir de carburant contienne toujours un minimum de 3 litres de carburant.

Réservoirs : La capacité des réservoirs devra être celle figurant dans l'annexe J de périodes (en fonction des années et de la cylindrée des moteurs). Possibilité de se reporter à l'article 6.7.5 de l'Annexe K.

## 15 – Sécurité du véhicule

Sécurité : conforme aux exigences de l'article 5 de l'annexe K en cours de validité.

Arceau / cage de sécurité

Se référer aux Annexes V et VI de l'Annexe K de la FIA en cours de validité. Pour les voitures post 1990, l'arceau / cage de sécurité doit être conforme à la réglementation FIA de l'année revendiquée.

**Rappel** : L'arceau principal, de dimension conforme, doit être situé 50mm au-dessus du casque du pilote. Il doit être soutenu, dans son tiers supérieur par 1 ou 2 entretoises de dimension conforme.

Anneau de remorquage

Des dispositifs de remorquage avant et un arrière sont obligatoires.

Ces dispositifs peuvent être de type anneau métallique ou sangle homologuée FIA.

Ils doivent :

- Être clairement visibles et peints en jaune, rouge ou orange.
- Permettre le passage d'un cylindre de 60 mm de diamètre.
- Permettre de tracter la voiture sur un revêtement sec (béton ou asphalte), en exerçant la traction dans un plan parallèle au sol, avec un angle de plus ou moins 15 degrés par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.
- Ce contrôle doit être effectué en bloquant la rotation des roues au moyen du système de freinage principal. La voiture doit être équipée de pneumatiques d'un type identique à celui utilisé lors de la compétition. Il peut avoir lieu lors des vérifications techniques préliminaires.



HVM Racing  
31 Rue d'Aguesseau  
92100 – BOULOGNE - France

Tel : 01 41 22 20 10  
E-mail : [contact@hvmracing.fr](mailto:contact@hvmracing.fr)  
Site web : [www.hvmracing.fr](http://www.hvmracing.fr)

[Liens pour l'annexe K de la FIA et les annexes J de période](#)

# REGLEMENT – Proto Historic & Classic 2024

VISA C34 - 2024 en date du 12/01/2024

## AVENANT N°1

Modifications au 05 Fevrier 2024



## Règlement Sportif

### 4 – Véhicules et Equipements

#### 4.1 – Véhicules

##### 4.1.1 – Véhicules admissibles

Voir aussi article 1 du Règlement Technique

Le Trophée Proto Historic & Classic est ouvert aux Prototypes homologués jusqu'en 2000 selon les découpages ci-dessous :

- **Proto Classic :**

- o Prototypes homologués de moins de 3L entre le 01/01/1982 au 31/12/2000

PTH/PTHN non obligatoire, conformes en tout point à l'annexe K et de la Fiche d'Agrément 2024 du véhicule complétée. **Les véhicules, et leurs évolutions, spécifiquement développés pour les épreuves de courses de côte, en période, sont interdits.**

- **Proto Historic :**

- o Prototypes, toutes cylindrées, homologués jusqu'au 31/12/1981
- o Prototypes, de moins de 2L, homologués jusqu'au 31/12/1989
- o Sports 2000 homologués jusqu'au 31/12/1986

PTH/PTHN requis, possibilité d'accepter des voitures en cours de demande de PTH ou conformes en tout point à l'annexe K et de la Fiche d'Agrément 2024 du véhicule complétée.

L'opérateur se réserve la possibilité d'accueillir des concurrents « Invité » hors classement avec des voitures proches des voitures éligibles.

**Le concurrent devra apporter la preuve que son véhicule est conforme avec la réglementation d'époque. En outre, il devra joindre une copie du règlement technique de période approuvé par la FIA ou une de ses ASN affiliées. Les voitures doivent être conformes à leur règlement d'origine sauf précision contraire inscrite au présent règlement technique ainsi qu'au règlement sportif du Trophée.**

**Le concurrent doit pouvoir démontrer qu'une voiture du même type que celui qu'il utilise, a bien participé à des compétitions FIA, ou une de ses ASN affiliées, pendant les périodes définies dans les classes ci-dessus, dans la même configuration et avec le même type de moteur.**

Les voitures considérées comme répliques ou continuations pourront être acceptés sur la seule décision de l'opérateur. Elles seront automatiquement classées en tant qu'« Invité » et ne marqueront pas de point au Championnat de France. Ces voitures marqueront des points au Trophée Proto Historic & Classic uniquement dans leur classe « Invité ».

## Règlement Technique

### 5 - Transmission

Conforme au PTH/PTHN, ou au règlement de la période d'origine du véhicule, et à la fiche d'agrément 2024.

**Les Boites de vitesse à commande séquentielle sont interdites mêmes si certaines ont été utilisées en période.**

**Tout le reste mentionné dans les Règlements Sportif et Technique du Trophée, restent en l'état.**

# FICHE D'AGREMENT D'UN VEHICULE TROPHEE PROTO HISTORIC & CLASSIC

Annexe 2 du règlement technique du Proto Historic & Classic 2024



**SAISON 2024**

Catégorie :

N° de course  
de la voiture :

Pour le Trophée Proto Historic & Classic 2024, aucune modification au modèle d'origine ne peut être acceptée. Les contrôles seront faits à partir de cette fiche. Toute modification ultérieure devra être notifiée à l'organisateur du Trophée. Cette fiche reste la propriété exclusive de HVM Racing. Elle ne peut pas être utilisée par aucun autre organisme.

## Propriétaire de la voiture

Nom - Prénom :

Adresse :

CP / Ville :

Téléphone :

Email :

Nous certifions que les réponses indiquées sont exactes et nous engageons, en cas de modification, à en informer le responsable du Trophée, sans délai.

S'il s'avérait que nos réponses ont été sciemment incorrectes, l'agrément pour le Trophée serait annulé immédiatement.

Date :

Signature :

## Voiture

Marque :

Modèle revendiqué :

Année de sortie du modèle de base :

Date de fabrication de la voiture :

Cylindrée d'origine:

/ Cylindrée corrigée :

actuelle :

/ Cylindrée corrigée :

Numéro de châssis / VIN :

PUISSANCE actuelle :

POIDS actuel :

RAPPORT POIDS/PUISSANCE actuel

Le concurrent doit apporter la preuve qu'une voiture du même type comportant les mêmes évolutions a bien participé à des courses officielles moins de 10 ans après la sortie du modèle de base.

Ces éléments doivent être joints en annexe à ce dossier.

## Réservé à l'organisateur

date :

La voiture est acceptée / n'est pas acceptée dans le Trophée Proto Historic & Classic - Réserves ou commentaires ou conditions suspensives

PHOTO DE LA VOITURE DANS SA PRESENTATION ACTUELLE

vue de  $\frac{3}{4}$  avant du côté droit de la voiture complète  
avec aileron clairement visible

PHOTO DE LA VOITURE DANS SA PRESENTATION ACTUELLE

vue de  $\frac{3}{4}$  arrière du côté gauche de la voiture complète  
avec aileron clairement visible

**1 – CHASSIS, SUSPENSION**

<b>Le châssis est-il conforme</b> aux spécifications de période ?	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
Clarification :		
<b>La suspension AV</b> est-elle conforme aux spécifications et dimensions de période ?	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
Différence :		
Les amortisseurs sont-ils réglables ?	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
Est-elle équipée d'une barre antiroulis ?	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
<b>La suspension AR</b> est-elle conforme aux spécifications et dimensions de période ?	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
Différence :		
Les amortisseurs sont-ils réglables ?	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
Est-elle équipée d'une barre antiroulis ?	<b>OUI</b>	<b>NON</b>

**2 – MOTEUR****2.1 MOTEUR**

<b>Le moteur</b> est-il conforme aux spécifications du modèle de base ?	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
a-t-il été remplacé par un moteur différent	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
Clarification :		

Cylindrée : originale : cm3

actuelle :

Puissance origine :

actuelle :  
mention  
obligatoire**2.2 ALLUMAGE**

Le système est-il conforme aux spécifications de période ?	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
Clarification :		

**2.3 ALIMENTATION**

Marque, type, nbre de carburateurs / d'injection, conformes aux spécifications de période ?	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
Clarification :		

Carburateur : Nombre :

Marque :

Injection : Marque :

Si suralimentation, le compresseur est-il conforme aux spécifications de période ?	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
Clarification :		

Compresseur : Marque :

Type :

**2.4 CIRCUIT DE CARBURANT**

Le réservoir de carburant est-il conforme à l'emplacement de période ?	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
Clarification : Réservoir ?		

**2.5 LUBRIFICATION**

Le système est-il conforme aux spécifications de période ?	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
Clarification :		

Y a-t-il un carter sec + bache à huile ?

**OUI****NON**

Y a-t-il un refroidisseur d'huile ?

**OUI****NON**

### 3 – TRANSMISSION

#### 3.1 BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses est-elle conforme aux spécifications du modèle de base ? **OUI** **NON**

Clarification :

Marque :                    Type :

Nombre de vitesses avant :                    marche arrière : oui non

#### 3.2 COUPLE FINAL

Le couple final est-il conforme aux spécifications de période ? **OUI** **NON**

Clarification :

Le différentiel est-il à action limitée ? **OUI** **NON**

Y a-t-il un refroidisseur d'huile de boîte ? **OUI** **NON**

Y a-t-il un refroidisseur d'huile de pont ? **OUI** **NON**

### 4 – FREINS

Le système de freinage est-il conforme aux spécifications de période ? **OUI** **NON**

Clarification :

	AVANT		ARRIERE	
Marque :				
Diamètre disque en mm:				
Disque ventilé :	OUI	NON	OUI	NON
Nbre de pistons par étrier :				

### 5 – ROUES

Le diamètre et la largeur des roues sont-ils conformes aux spécifications de période ? **OUI** **NON**

Clarification :

Dimensions des jantes actuelles (préciser l'unité : pouces ou millimètres) :

**Avant**                    Diamètre :                    "    Largeur :                    "

**Arrière**                    Diamètre :                    "    Largeur :                    "

### 6 – CARROSSERIE

La carrosserie est-elle celle d'origine pour ce châssis ? **OUI** **NON**

Clarification :

#### DISPOSITIFS AERODYNAMIQUES

Ces dispositifs sont-ils conformes aux spécifications de période ? **OUI** **NON**

Clarification :

Dimensions voir extension "DISPOSITIFS AERODYNAMIQUES (DIMENSIONS)"

### 7 – DIMENSIONS et POIDS

Empattement : gauche :                    mm / droit :                    mm

Voie (mesurée entre les centres des bandes de roulement) :

Avant actuelle :                    Arrière actuelle :

Poids d'origine :

Poids actuel (mention obligatoire):

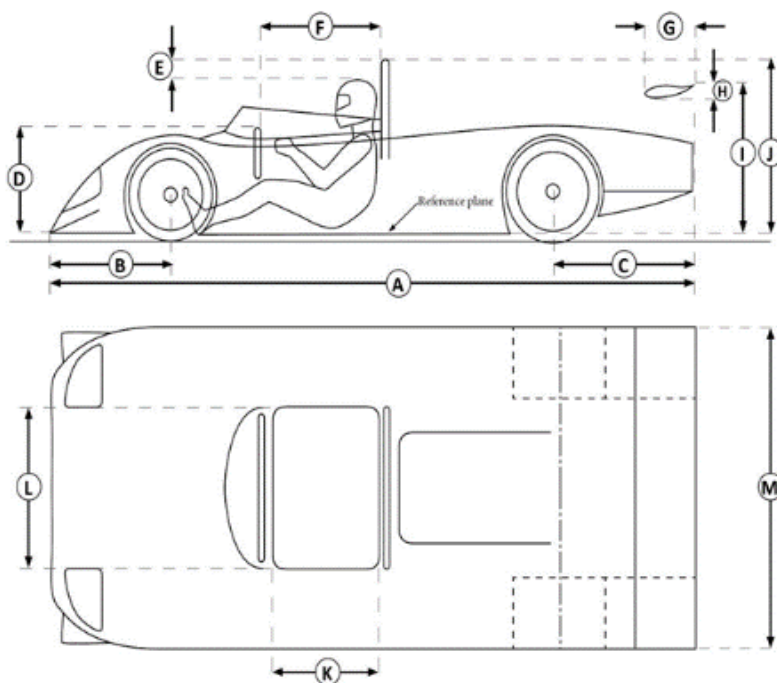
## INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES ?

Notez les informations qui vous semblent utiles (options etc...)

## DISPOSITIFS AERODYNAMIQUES (DIMENSIONS)

### DIMENSIONS

[A]	mm
[B]	mm
[C]	mm
[D]	mm
[E]	mm
[F]	mm
[G]	mm
[H]	mm
[I]	mm
[J]	mm
[K]	mm
[L]	mm
[M]	mm



## EQUIPEMENTS DE SECURITE

Ils doivent respecter les règlements de la FFSA

Conformité et validité seront contrôlées par le Responsable technique.

Arceaux .....	.....
Extincteur .....	.....
Sièges .....	.....
Harnais .....	.....
Anneau de remorquage .....	.....
Feu pluie .....	.....
Coupe circuit .....	.....
Attaches capot .....	.....
.....	.....

**Le concurrent doit apporter la preuve qu'une voiture du même type comportant les mêmes évolutions a bien participé à des courses officielles moins de 10 ans après la sortie du modèle de base.**

**Ces éléments doivent être joints en annexe à ce dossier.**

**Les sources doivent être citées.**